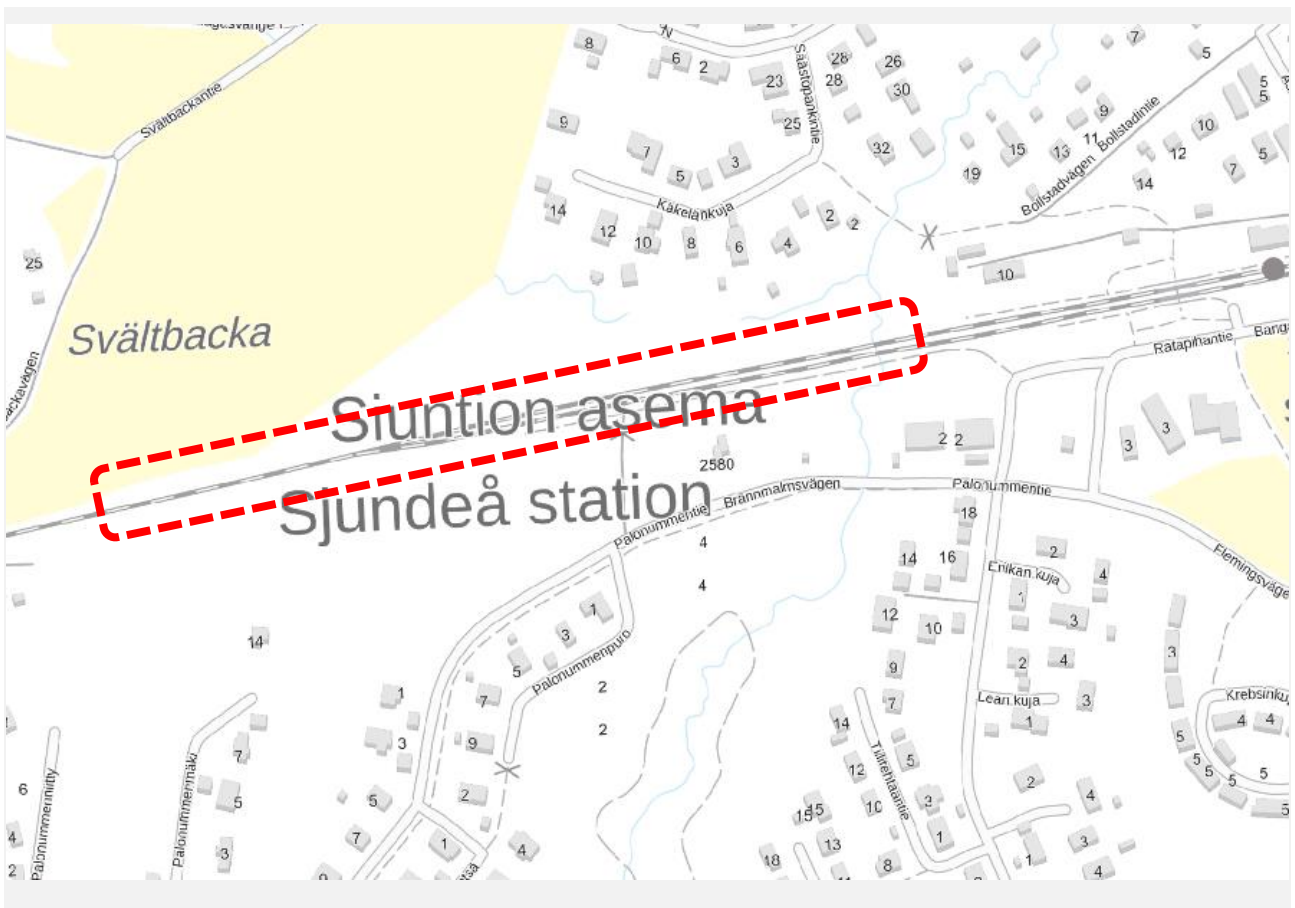


Planbeskrivning

Järnvägsområdet

Sjundeå kommun



Datum: 10.12.2024
Utarbetad av: Juha Suominen,
Filemon Wolfram

Innehåll

1.	Bas- och identifikationsuppgifter	5
1.1	Planområdets läge.....	5
1.2	Planens syfte	5
2.	Sammanfattning	6
2.1	Planprocessens skeden	6
2.2	Detaljplan.....	6
2.3	Genomförande av detaljplanen	6
3.	Utgångspunkter	7
3.1	Utredning av planeringsområdets förhållanden	7
3.2	Planeringssituationen	12
4.	Detaljplaneringens skeden	20
4.1	Behov av detaljplanering	20
4.2	Inledande av planeringen samt anhängiggörande	20
4.3	Deltagande och samarbete	20
4.4	Detaljplanens mål	21
4.5	Detaljpanelösningens alternativ och deras konsekvenser	25
5.	Beskrivning av detaljplanen.....	25
5.1	Planens struktur och områdesreserveringar	25
5.2	Uppnående av mål som berör miljöns kvalitet	26
5.3	Planens konsekvenser	26
5.4	Miljöstörningsfaktorer	29
5.5	Planbeteckningar och -bestämmelser	29
5.6	Namn	29
6.	Genomförande av detaljplanen	29
6.1	Planer som styr och åskådliggör genomförandet av planen	29
6.2	Genomförande och tidsschema	29
6.3	Uppföljning av genomförandet	29

Plankarta

Detaljplanekarta, 1:2 000

10.12.2024

Bilagor

- | | |
|-----------------------------------------------|----------------------------|
| 1. Uppföljningsblankett | 11.12.2024 |
| 2. Program för deltagande och bedömning (PDB) | 6.2.2024, uppd. 10.12.2024 |
| 3. Bemötanderapport över respons på utkastet | 10.12.2024 |

Övriga dokument som anknyter till planen

Vid planeringen utnyttjades i tillämpliga delar följande planer och utredningar som utarbetats eller håller på att utarbetas:

- Uppdatering av Utvecklingsbilden för markanvändningen i Sjundeå 2040, sf 7.6.2021 § 50 (Ramboll)
- Planstomme för Sjundeå kommuncentrum (anhängig) och grönnätsplan 29.2.2024, (Ramboll)
- Flygekorrsutredning, förbättring av Sjundeå station 8.6.2021 (Trafikledsverket, Sweco)
- Flygekorrsutredningens uppdatering och naturexpertens utlåtande (AFRY, 29.11.2024)
- Iståndsättningsplan för Brännmalmsbäcken (LUVY, 14.8.2019)
- Bäckiståndsättningar och bottenorganismer i Sjundeå ås vattendragsområde år 2019 (LUVY, publikation 14/2021)/FI
- Granskning av Brännmalmsbäcken i Sjundeå, rapport (WSP, 28.6.2017)
- Naturutredningar för Brännmalmsbäckens bäcksänka år 2011 (Faunatica Oy, 2012)/FI
- Skyddsplan för grundvattenområden i Sjundeå 2012, uppdatering pågår
- Bullerkartbilagor för strandbanan i samband med MKB för den snabba tågförbindelsen på avsnittet Helsingfors–Åbo (Trafikledsverkets publikationer 55/2020)

Som utgångsmaterial användes dessutom följande:

- Museiverkets karttjänst
- Bilagematerial till etappplansplanen för Västra Nyland
- Material för banplanen för förbättring av Sjundeå station

Förkortningar:

MBF	markanvändnings- och byggförordningen
MBL	markanvändnings- och bygglagen
PDB	program för deltagande och bedömning

1. Bas- och identifikationsuppgifter

Planens namn: **Järnvägsområdet, detaljplan och detaljplaneändring**

Ändringen av detaljplanen berör:

- Ändring av detaljplan för Brännmalmen: 6.2.2015 (EN-område och VL-1-del)
- Brännmalmen 2, detaljplan och ändring av detaljplan: 5.9.2011 (EV)
- Brännmalmen, detaljplan och ändring av detaljplan: 1.11.2006 (VL-1-del)

Genom ändringen av detaljplanen bildas:

- område för energiförsörjning och järnvägsområde

1.1 Planområdets läge

Området för ändringen av detaljplanen ligger väster om Sjundeå järnvägsområde. I väst börjar området för detaljplaneändringen intill järnvägsstationens bangårdsområde och fortsätter i en långsmal form ända fram till Brännmalmens bostadsområde. Ändringsområdet består bland annat av icke-detaljplanerat järnvägsområde samt ett område för energiförsörjning, område för närrökreation och skyddsgrönområde som gränsar till järnvägen.

Området för planändringen har en yta på cirka 2,0 hektar och dess ungefärliga gränser visas på bilden nedan. På pärm bilden visas avgränsningen på en guidekarta.



Bild 1. De ungefärliga gränserna för området för detaljplaneändringen på en flygbild. (Ortobild: Lantmäteriverket, 7/2023)

1.2 Planens syfte

Syftet är att ändra detaljplanen vid Sjundeå kommuncentrum så att det är möjligt att genomföra ett övernattningsspår i närheten av trafikplatsen i anslutning till projektet för förbättring av Sjundeå station. Planändringen förutsätter justering av gränserna av ett område för energiförsörjning (flisvärmeanläggning), ett skyddsgrönområde och områden för närrökreation söder om järnvägen.

Detaljplaneändringen är en förutsättning för att banplanen för förbättring av Sjundeå station ska kunna godkännas.

2. Sammanfattning

Detaljplanen utarbetas som en plan med rättsverkningar och enligt de innehållskrav som förutsätts i 54 § i markanvändnings- och bygglagen.

2.1 Planprocessens skeden

- 6.2.2024 Program för deltagande och bedömning (tekniska nämnden 6.2.2024 § 15).
- 14.2.2024 Kungörelse om anhängiggörande, programmet för deltagande och bedömning läggs fram (63 § MBL).
- 19.2.2024 Möte om samordnande av detaljplanen för Sjundeå station och planeringen.
- 23.2–15.3.2024 Programmet för deltagande och bedömning (PDB) framlagd. Om PDB inlämnades sex (6) utlåtanden. Bemötanderapport (dat. 2.4.2024) finns som bilaga till beskrivningen.
- 12.3.2024 Myndighetssamråd om detaljplanen för Sjundeå station
- 16.4.2024 Planutkast.
- 10.5.–10.6.2024 Planutkastet under påseende. Om utkastet inlämnades 7 utlåtanden. Bemötanderapport (dat. 10.12.2024) finns som bilaga till beskrivningen.
- xx.xx.2024 Planförslag.
- xx.xx-xx.xx.xxx Flanförslaget under påseende. Om förslaget lämnades _ utlåtanden och _ påminnangen. Bemötanderapporten (dat. xx.xx.2024) finns som bilaga till beskrivningen.

2.2 Detaljplan

Generalplaner och detaljplaner utarbetas för att ordna och styra kommunens områdesanvändning. I generalplanen anges huvuddragen för områdesanvändningen i kommunen. I detaljplanen anges hur ett delområde i kommunen ska användas och bebyggas (4 § MBL) (från 1.1.2025 lag om områdesanvändning).

Det huvudsakliga syftet med detaljplaneändringen är att möjliggöra åtgärder i anslutning till projektet för förbättring av Sjundeå station genom att bland annat säkerställa tillräckligt med områdesreserveringar för de nya sidospår som ska planeras för närtågens övernattning.

2.3 Genomförande av detaljplanen

Genomförandet av detaljplanen kan påbörjas efter att planen vunnit laga kraft. Genomförandet följs upp vid utarbetandet av noggrannare planer, i samband med tillståndsförfaranden samt genom lantmäteriförrättningar. Banplanen kan godkännas när detaljplanen har godkänts. Byggandet av banan kan inledas när detaljplanen vunnit laga kraft och banplanen har godkänts.

Noggrannare planer som utarbetas för genomförandet och genomförandet av dessa styrs genom olika lagstiftning.

3. Utgångspunkter

3.1 Utredning av planeringsområdets förhållanden

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Sjundeå kommun ligger i Västra Nyland och dess grannkommuner är Ingå, Kyrkslätt, Lojo och Vichtis.

Området för planändringen omfattar ett långsmalt område västerut från järnvägsstationen längs järnvägen fram till Brännmalmsbacken. Järnvägen går över den lokalt värdefulla Brännmalmsbäcken som mynnar ut i Sjundeå å. Söder om järnvägen finns en värmecentral, men i övrigt är området trädbevuxet.

3.1.2 Naturmiljö och landskap

Landskapsstruktur och landskapsbild, värdefulla landskapsområden

Sjundeå kommun ligger huvudsakligen i området för kustlandet i Södra Finland som är känt för sina böljande bergiga skogar och ådalar mot söder. Den södra delen hör till Finska vikens kust medan det övriga området är en del av det södra odlingsområdet. I området finns små sjöar men kulturlandskapet koncentreras till största delen till området längs Sjundeå å och dess sidoåar. Den låglänta ådalen har historiskt sett varit ett gynnsamt jordbruksområde, vilket framkommer i landskapet i området och dess långa tradition av jordbruk.

Sjundeå och Degerby odlingslandskap som klassats som ett nationellt värdefullt landskapsområde ligger som närmast cirka 500 meter nordost om planeringsområdet. Gränsen till Degerby–Pickala å–Palojoki kulturlandskap som klassats som värdefullt på landskapsnivå med tanke på kulturmiljön eller landskapet går strax vid planeringsområdets nordöstra kant. På bild 2 visas tidigare identifierade landskapsvärden i närheten av planeringsområdet.

Med tanke på landskapsstrukturen är planeringsområdet ett typiskt jämnt järnvägsområde som huvudsakligen kantas av ett skogbevuxet område utanför banans skyddsområde. Den viktigaste landskapsdominerande faktorn i planeringsområdet är skorstenen till värmecentralen i området. Skorstenens synlighet är emellertid förhållandevis lokal, även om den kan ses från banområdet.

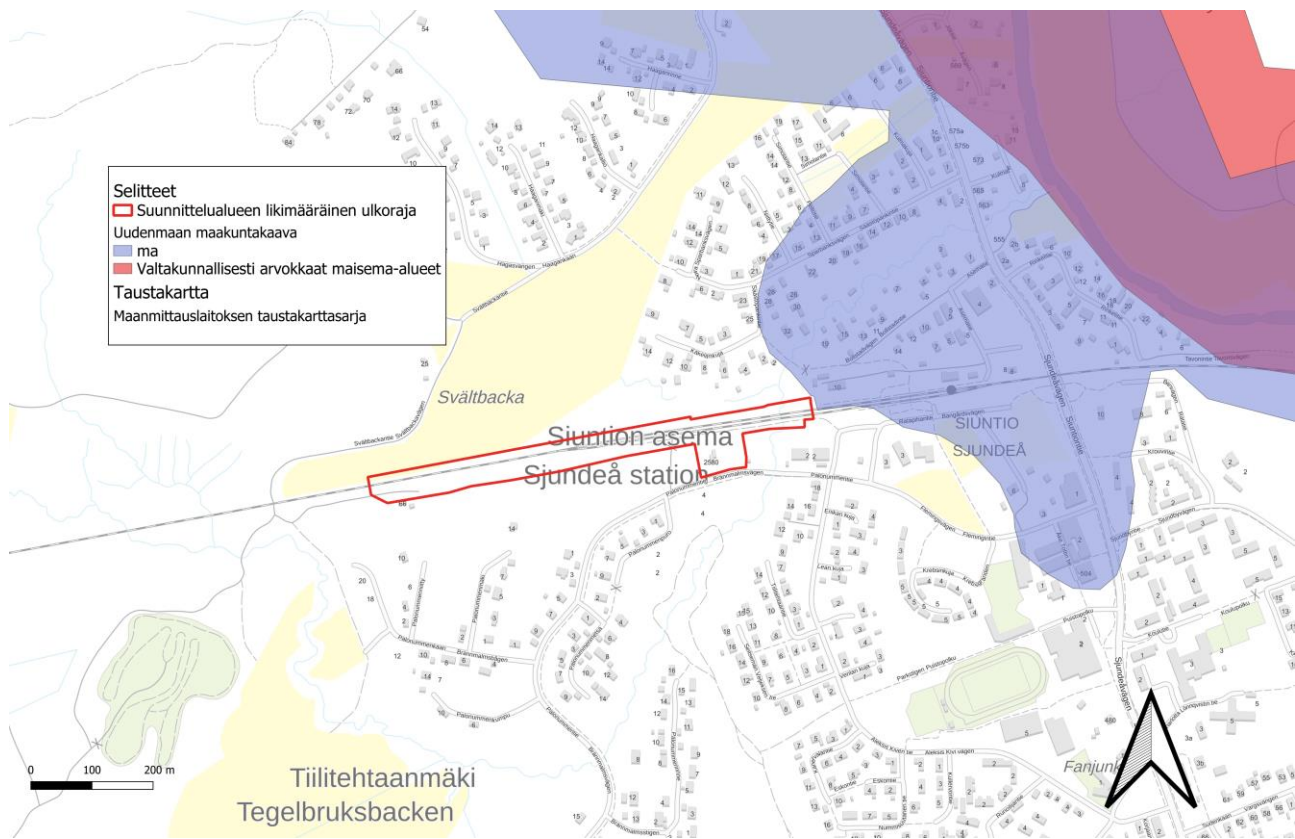


Bild 2. Landskapsvärden i närheten av planeringsområdet.

Naturförhållanden, naturens mångfald.

Planeringsområdet består huvudsakligen av ett jämnt område som ligger cirka 15 meter över havet. Ett undantag är Brännmalmsbäckens sänka som ligger cirka 10 meter över havet samt Brännmalmsbacken utanför planeringsområdet som höjer sig som högst till cirka 30 meter över havet.

Jordmånen i planeringsområdet består av lera (Sa) med undantag av Brännmalmsbacken där backens kant består av sandmorän (Mr) och krönet av bergmark (Ka). Lerhaltiga markområden har en förhållandevis dålig byggarbarhet men samma jordart täcker i praktiken nästan hela Sjundeå stationsomgivning.

I samband med projektet för förbättring av Sjundeå station undersöktes områden i närheten av bansträckningen som eventuellt konstaterats vara värdefulla baserat på utgångsmaterialet och kartstudierna. En flygekorrutredning gjordes för området mellan Sjundeåvägen och Brännmalmssvängen inom gränserna för järnvägens randområde i maj 2021. Enligt utredningen finns det inga föröknings- eller rastområden för flygekorre i området. Från den västra delen av utredningsområdet, från den södra sidan av banan, finns en trädbevuxen förbindelse mot sydväst till mer sammanhållna skogsområden där observationer av flygekorre gjorts. Även baserat på den uppdaterade naturutredningen har området inte en bredare miljö som är typisk för flygekorrar, och förekomsten av flygekorrar i undersökningsområdet anses inte sannolikt.

År 2011 gjordes en naturutredning för Brännmalmsbäcken som går under järnvägen och 2019 gjordes en istandsättningsplan.

Baserat på naturutredningen (2011) gjordes inga observationer av flygekorre i utredningsområdet, men största delen av den södra delen av utredningsområdet har emellertid konstaterats lämpa sig för flygekorre, men det räcker inte ensamt till för ett revir. När det gäller fåglar observerades inga fågelarter som ingår i EU:s fågeldirektiv i planeringsområdet. Av beaktansvärda fågelarter har näktergal observerats söder om

järnvägen. Även om undersökningsområdet för Brännmalmsbäckens bäcksänka var litet tyder de observerade fågelarterna och deras talrikhet på att området är ganska värdefullt med tanke på fåglar.

Enligt istandsättningsplanen (2019) har det uppstått strömplatser på båda sidorna på den plats där Brännmalmsbäcken går under järnvägen. Dessa har bildats genom krossten som hamnat i området i samband med byggandet av banan och vägen. När dessa strömplatser istandsätts kan de fungera som lekplatser för öring. Den södra sidan av järnvägen är mer lättillgänglig eftersom en väg går parallellt med banan. Strömplatsen norr om järnvägen förbättras manuellt men nytt stenmaterial tilläggs inte i området. I detta område finns mindre krossten som kan lämpa sig för öringens lek. Det är möjligt att en del av det grus som hållts ut uppströms under tidens gång sprider sig tillsammans med översvämningar till detta norra område.

I planen för grönnätverket anvisas banmiljön runt planeringsområdet med beteckningen Övriga sammanhållna trädbevuxna områden.

Mikroklimat

Planeringsområdet, och hela Sjundeå stationsomgivning, ligger nära havsstranden. Detta innebär att området är utsatt för vindar från havet. Planeringsområdet är jämnt men i närheten finns flera mångsidiga och höga bergsområden där de norra sluttningarna är kalla och de södra sluttningarna varma.

Vattendrag och vattenhushållning

Genom planeringsområdet strömmar Brännmalmsbäcken från söder mot norr. Bäckens mynnar ut i Sjundeå å på knappa 700 meters avstånd. En separat istandsättningsplan har utarbetats för Brännmalmsbäcken 2019.

Planeringsområdet ligger till största delen i Nikus grundvattenområde som är viktigt med tanke på vattenförserjningen (1).

I planeringsområdet på den norra och södra sidan av banan finns huvudsakligen obebyggt skogsområde i naturligt tillstånd. Dagvattnet infiltreras åtminstone till största delen ner i marken för vegetationens bruk eftersom det inte finns några stora ogenomträngliga ytor. Avledningen av dagvatten i anslutning till banan behandlas i banplanen.

Jord- och skogsbruk

I planeringsområdet utövas inget egentligt jord- eller skogsbruk. I järnvägens skyddsområde avlägsnas träd vid behov för att garantera säkerheten för järnvägstrafiken.

Naturskydd

I planeringsområdet eller i dess närhet finns inga naturskyddsområden. Sjundeå å, som strömmar på cirka 600 meters avstånd nordost om planeringsområdet, hör till nätverket Natura 2000. I en plan för grönnätverket som utarbetades i samband med arbetet för planstommen för Sjundeå kommuncentrum har Brännmalmsbäcken klassats som ett lokalt värdefullt naturobjekt och anvisats som ett område som ska skyddas med stöd av naturvårdslagen. Brännmalmsbäcken har också klassats som en särskilt viktig livsmiljö enligt 10 § skogslagen (ETE). Planeringsområdet gränsar till avgränsningen av ETE-området, men ligger utanför det.

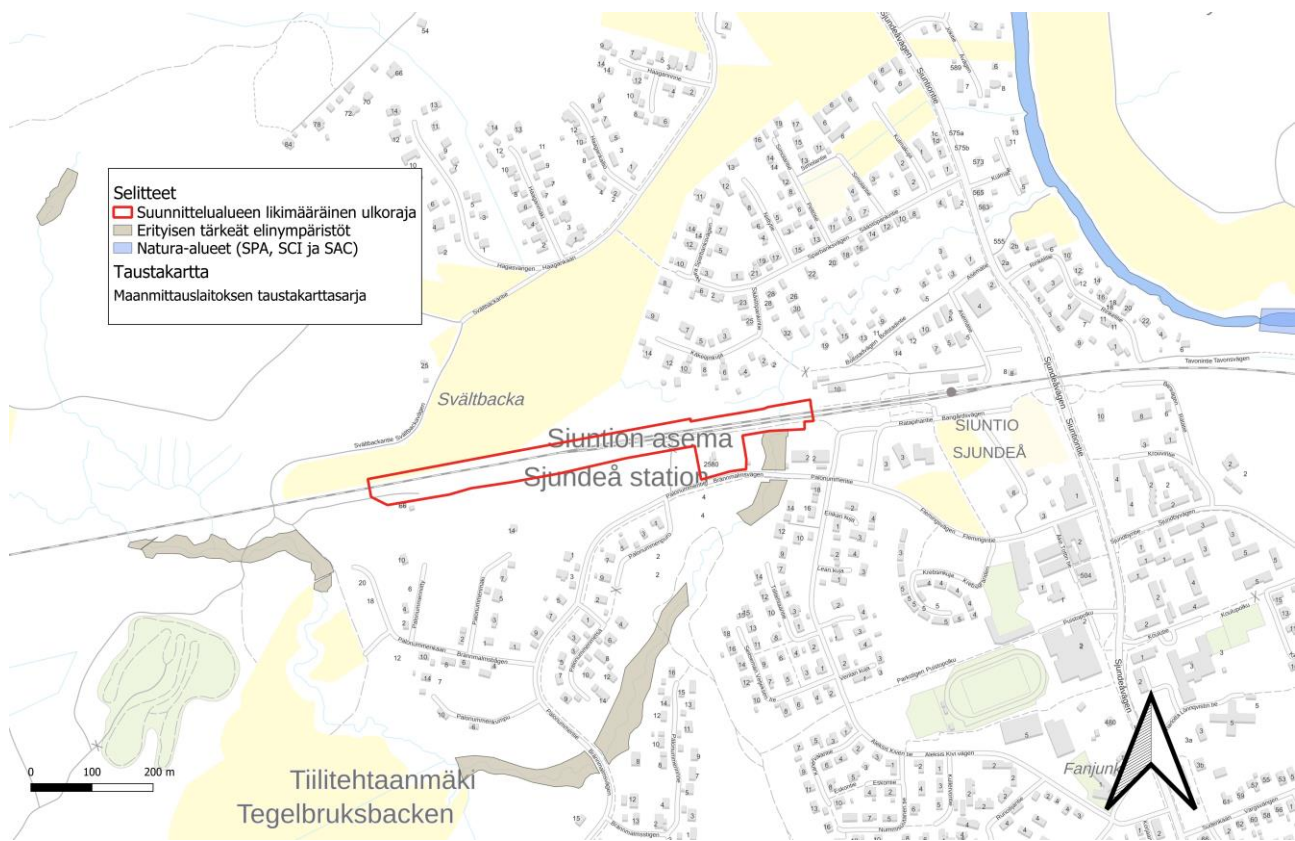


Bild 3. Naturvärden i närheten av planeringsområdet.

3.1.3 Byggd miljö

Befolkningsstruktur och -utveckling i planområdet

Enligt Statistikcentralens rutmaterial över befolkningen 1 x 1 km bor det cirka 500–800 personer/km² i Sjundea centrum (urval av fyra rutor, år 2022). I Sjundea centrum bor i sin helhet uppskattningsvis cirka 2 400 personer på ett 6 km² stort område. I den östra kanten gränsar planeringsområdet till bostadsfastigheter men det finns ingen bostadsbebyggelse inom gränserna för planeringsområdet.

Samhällsstruktur

Samhällsstrukturen i stationsomgivningen är ganska gles och påminner till strukturen om ett typiskt modernt bycentrum. På den norra sidan av banan finns främst fristående småhus och på den södra sidan av banan, i mitten av området, finns enskilda flervåningshus och radhus. I områdets kanter finns fristående småhus. Servicen i Sjundea har koncentrerats till kärncentrum.

Stadsbild

Med tanke på stadsbilden är småhusområdena ganska täta och grönskande miljöer där den kuperade terrängen och de slingriga gatorna skapar varierande vyer. Bygandet i Sjundea centrum är helt och hållet förhållandevis lågt, vanligtvis i högst 3 våningar.

Boende

Planeringsområdet är obebott. Norr om planeringsområdet ligger Bollstads bebyggda bostadsområde på cirka 50 meters avstånd från banan. På den södra sidan ligger Brännmalmsbackens bostadsområde som till största delen är obebott på cirka 100 meters avstånd från banan.

Service

I planeringsområdet finns ingen service.

I den omedelbara närheten av planeringsområdet finns bland annat järnvägsstation, butik, kommunkontor, bibliotek, skola och idrottsplan.

Arbetsplatser och näringsverksamhet

I planeringsområdet finns en värmecentral som sysselsätter några personer. I övrigt stöder sig området på Sjundeå centrum och pendlingsområde.

Rekreation

I den gällande detaljplanen har rekreationsområden anvisats längs med banan.

Trafik

I planeringsområdet finns inga gator eller förbindelser för gång- och cykeltrafik. Från Brännmalmsvägen går en serviceväg till banan.

Byggd kulturmiljö, nuvarande byggnadsbestånd och arkeologiskt kulturarv

Sjundeå kommun är kulturhistoriskt betydande och man har hittat flera fornminnesobjekt. Kommunens bosättningshistoria sträcker sig långt tillbaka i tiden och den har bevarats förhållandevis väl. Arkeologiska inventeringar som gjorts i Sjundeå visar att det funnits tidig och etablerad bosättning redan på stenåldern.

I den omedelbara närheten av planeringsområdet finns ingen byggd kulturmiljö av riksintresse och i planeringsområdet finns inga kända fasta fornlämningar. Den nationellt betydande Stora Strandvägen går cirka 400 meter öster om planeringsområdet.

I planeringsområdet finns inga kända fasta fornlämningar som är fredade genom lagen om fornminnen (295/1963). Utanför planeringsområdet, i nordost på cirka 50 meters avstånd, finns en betongbunker som byggts av Sovjetunionen under Porkalas arrendeperiod 1944–1956. Bunkern och dess närhet har införts i fornlämningsregistret över det arkeologiska kulturarvet som ett övrigt kulturarvsobjekt och -område (kod 1000026005). Västra Nylands museum gör en terränggranskning under våren 2024 där läget och omfattningen av eventuella krigshistoriska objekt utreds. Dessutom utreds hur områdesreserveringen för det nya sidospåret kommer att påverka bevarandet av objekten.

Värmecentralen som byggts söder om järnvägen 2015 är den enda byggnaden i planeringsområdet.

Teknisk försörjning

Planeringsområdet omfattas av täckande samhällstekniska nät.

Specialfunktioner

I planeringsområdet eller dess omedelbara närhet finns inga högspänningslinjer eller områden som ägs av Försvarsmakten.

Miljöskydd och miljöstörningar

Den nuvarande järnvägstrafiken orsakar en del buller och vibrationer.

Social miljö

I planeringsområdet stöder sig behov som anknyter till olika befolkningsgruppers välmående på näromgivningen, såsom möjligheterna i Sjundeå centrum och den trivsamma boendemiljön.

3.1.4 Markägoförhållanden

I planeringsområdet finns markområden som ägs av kommunen, staten och privata markägare.

3.2 Planeringssituationen

3.2.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

De riksomfattande målen för områdesanvändningen är en del av planeringssystemet för områdesanvändningen enligt markanvändnings- och bygglagen vid sidan av landskaps-, general- och detaljplanerna. Det främsta syftet med målen är att säkerställa att omständigheter av nationellt intresse beaktas i landskapens och kommunernas planläggning samt i de statliga myndigheternas verksamhet.

I planeringsområdet har de riksomfattande målen för områdesanvändningen beaktats vid utarbetandet av landskapsplanen och generalplanen som styr detaljplaneringen.

3.2.2 Landskapsplan

Sjundeå hör till landskapet Nyland och i Sjundeåområdet gäller följande landskaps- eller etapplandskapsplaner:

- Etapplandskapsplanen för Västra Nyland (vunnit laga kraft genom högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023).

I den ovan nämnda planen anvisas följande till planeringsområdet eller området hör till följande:

Område för centrumfunktioner, litet centrum (röd liten bollsymbol). Med objektsbeteckningen anges små centrum som är en kommuns administrativa centrum eller ett centrum för boende, arbetsplatser och tjänster.

Planeringsbestämmelse: Området ska utvecklas som ett funktionellt mångsidigt, tätbebyggt centrum med service, arbetsplatser och bostäder med beaktande av behoven i anslutning till boendet och näringslivet. Områdets placering och omfattning ska avgöras i samband med den mer detaljerade planeringen så att området för centrumfunktioner bildar en funktionellt enhetlig helhet som har fokus på centruminriktad verksamhet.

Huvudbana (svart linje med tvärgående streck). Med linjebeteckningen anges banor som är av betydelse på riksnivå och landskapsnivå. Beteckningen omfattas av bygginnskränkning enligt 33 § i MBL.

Område för anslutningsparkering (blå triangel). Med objektsbeteckningen anges områden för anslutningsparkering av betydelse på landskapsnivå.

Planeringsbestämmelse: I den mer detaljerade planeringen ska reserveras tillräckliga områden för anslutningsparkering samt ordnas korta och trygga leder från hållplatserna till anslutningsparkeringsområdet och mellan två hållplatser. Service som motsvarar anslutningsparkering kan på området i stället för en anslutningsparkering också förverkligas med någon annan teknik.

Område som är viktigt med tanke på kulturmiljön och landskapsvården (ljusblåa horisontala linjer). Med egenskapsbeteckningen anges nationellt värdefulla landskapsområden och landskapssevärdheter (statsrådets beslut 1995) och områden, vägar och objekt som hör till den byggda kulturmiljön av riksintresse (RKY 2009) samt kulturmiljöer av intresse på landskapsnivå (Missä maat on mainiommat 2016) samt riksomfattande landskapsvårdsområden (NVL 32 §).

Planeringsbestämmelse: I den mer detaljerade planeringen samt vid byggandet och användningen ska värdena hos kulturmiljöerna av riksintresse och naturarvet tryggas. Värdena hos kulturmiljöerna av intresse på landskapsnivå och naturarvet ska tas i beaktande i utvecklingen av områdena. I planeringen av området ska den i landskapsplanen åsyftade, ändamålsenliga markanvändningen samt områdets landskaps- och kulturmiljövården bedömas och samordnas.

För vattenförsörjning viktigt ytvattenområde (blå punktstreckad linje och av-beteckning). Med egen-skapsbeteckningen anges ytvattenområden med värdefulla egenskaper som kan vara eller som är viktiga för samhällenas vattenförsörjning.

Planeringsbestämmelse: I den mer detaljerade planeringen ska vattenskyddsaspekterna tas i beaktande så att användningen av vattenområdet för vattenförsörjning inte äventyras.

Sammanställningen av landskapsplanerna visas på bilden nedan.

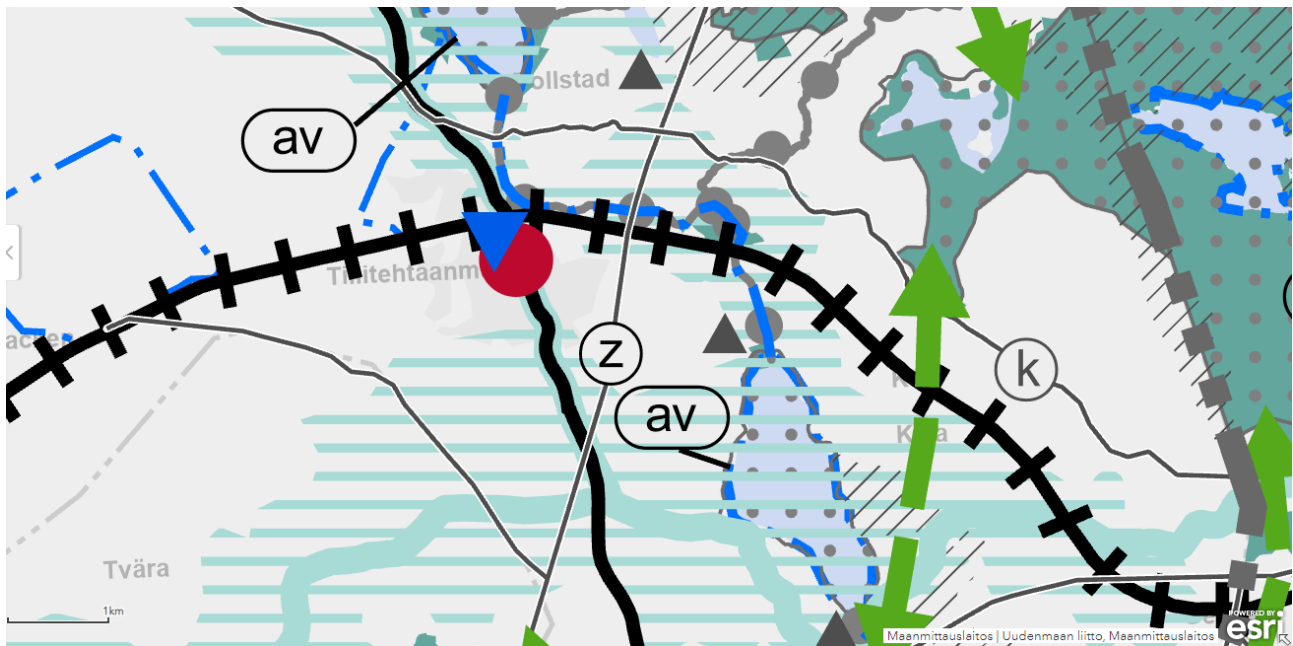


Bild 4. Utdrag ur den inofficiella sammanställningen av de gällande landskapsplanerna 13.3.2023 (Nylands förbund).

3.2.3 Generalplan

I planeringsområdet finns tre gällande delgeneralplaner:

- Ändring av generalplan för Sjundeå kommuncentrum med rättsverkningar (i kraft 26.11.2014)
- Ändring av generalplan för Sjundeå kommuncentrum med rättsverkningar (i kraft 03/2009)
- Delgeneralplan för Sjundeå centrum med rättsverkningar (i kraft 13.12.1993)

I den senaste planen för området norr om järnvägen, som trädde i kraft 2014, anvisas följande områdesreserveringar eller funktioner till planeringsområdet eller dess omedelbara närhet:

- **Område som bör skyddas med stöd av byggnadslagstiftningen (SR).** Del av på landskapsnivå värdefull kulturmiljö, som bör skyddas i samband med områdets detaljplanering. Områdets nuvarande byggnadsbestånd bör bevaras och man bör upprätthålla den för stationsmiljön kännpaka parklika karaktären. Man bör be om landskapsmuseets utlåtande om byggnads- eller åtgärdstillstånd. Områdets nuvarande funktioner (boende, banförvaltning och småskalig affärsverksamhet) kan bibehållas och man kan öka verksamhet som stöder en utveckling av dessa, ny småföretagsverksamhet och annan verksamhet som betjänar den övriga allmänheten. Med detaljplanen preciseras avgränsningarna mellan olika verksamheter. Ny- och tillbyggnationen bör dimensioneras så att de passar in i det nuvarande byggnadsbeståndet. I samband med nybyggnader bör man sträva till att få till stånd uterum som är skyddade för trafikbuller. Då man underhåller, renoverar och grundreparerar byggnadsbeståndet som har uppstått före år 2008, bör man tillämpa instruktionerna för buller- och vibrationsskydd så att byggnadernas skyddade värden bevaras.
- **Del av närrekreativnätverket som fungerar som skyddande grönområde (VL-1).** Man bör sköta trädbeståndet och planteringarna så att de är möjligast yviga och skyddar möjligast väl för

bullret från spårtrafiken. Man får placera friluftsf- och lätttrafikrutter på området. Man får också på området placera områden för vistelser för okopplade djur, såsom en hundpark. Bullerskydd får med fördel placeras i området.

- **Järnvägsområde (LR).**
- **På landskapsnivå värdefull bebyggd kulturmiljö.** Områdets kulturmiljö, som är värdefull framför allt som en byalik helhet, bör bevaras. Ny- och tillbyggnad på fastighets-, gatu- och allmänna områden bör dimensioneras så att det passar in i det byggnadsbestånd som bär skyddsbezeichnung. I samband med nybyggnader bör man sträva till att åstadkomma uterum som är skyddade för trafikbuller. I samband med områdets underhåll bör man sträva till att bevara, förnya och sköta de drag och växtlighet, som karakteriserar miljön, såsom trädbeståndet och häckar som avgränsar det allmänna och det privata rummet. En skötselplan för miljön kommer att upprättas. Man kommer att be om landskapsmuseets utlåtande om den. Man bör be om landskapsmuseets utlåtande om planerna för de allmänna rummen och de material, armaturer, utrustning och anläggningar som skall användas i dem. Man bör vid behov be om landskapsmuseets utlåtande om nybyggande samt byggnadernas utvidgning, reparations- och ändringsarbeten.
- **Grundvattenområde (PV).** Med detaljplanen får man inte till området anvisa funktioner som äventyrar grund- eller ytvattenkvaliteten. Byggnadsplatserna bör placeras så att allt avloppsvatten kan ledas till det kommunala avloppsnätet. Man bör planera vägtrafik- och gatuområdena så att trafiken och vägunderhållet inte äventyrar grundvattenkvaliteten.
- **Ett särskilt viktigt bäckområde med tanke på naturens och kulturlandskapets mångfald (luo1).** I samband med detaljplaneringen uppgörs en noggrannare vårdplan för området. Utgångspunkten är både de rekommendationer som gavs i samband med naturutredningen år 2011 och målen att återuppliva de för ett traditionellt bäckkulturlandskap typiska naturtyperna. I planen ges noggrannare precisioner vilka delar av bäcken man lämnar som sådana orörda naturtyper som naturutredningen avser och vilka som skall anvisas till kretsen av en aktivare landskapsvård och som objekt kan nås av invånarna. Man kan i området placera högklassiga och lätta konstruktioner som för det lättare eller att förnimma naturens mångfald.
- **Område som är viktigt med tanke på naturens mångfald (luo2).** Man bör bevara och utveckla den gamla skogens karakteristiska drag invid bäcken och se till att dess naturtillstånd bevaras. Då man sköter och utvecklar området bör man fästa särskild uppmärksamhet vid att konstruktioner och anläggningar, såsom broar och tak samt häckar som avgränsar det offentliga och det privata rummet, passar in i byabilden som är värdefull på landskapsnivå. Man kan öka rekreativ användningen av området. Man bör i den mera detaljerade planeringen och förverkligandet av området att med landskapsvårdåtgärder sträva till att återställa de kulturhistoriska dragen invid bäckfårans landskapliga vy.

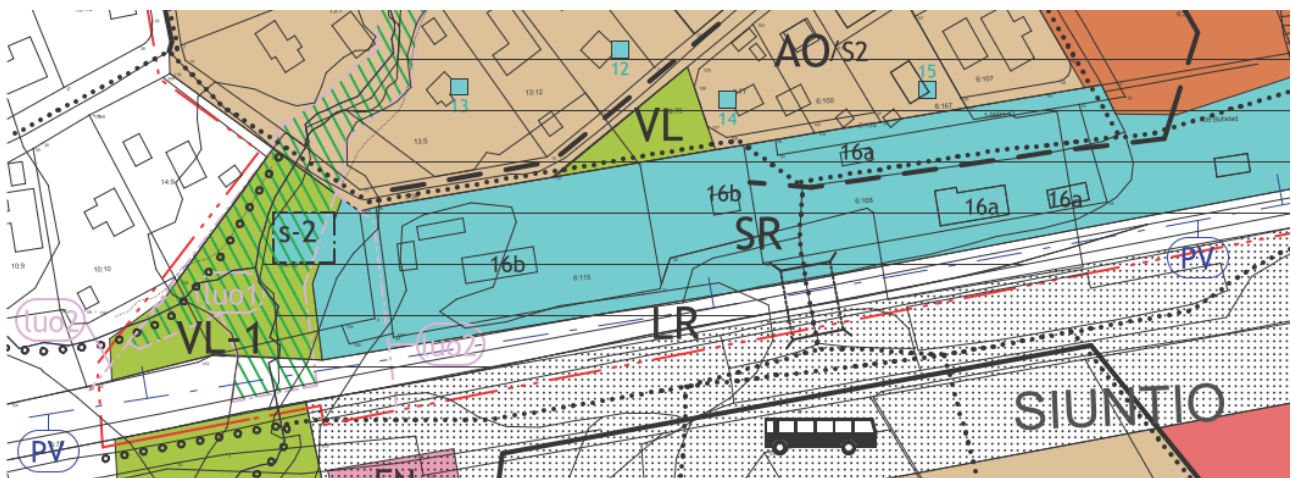


Bild 5. Ändring av Sjundeå kommuncentrums generalplan med rättsverkningar (i kraft 26.11.2014). Ej i skala.

I planen för den södra sidan av järnvägen, som trädde i kraft 2009, anvisas följande områdesreserveringar eller funktioner till planeringsområdet eller dess omedelbara närhet:

- **Del av närrekreationsnätverket som fungerar som skyddande grönområde (VL-1).** Man bör sköta trädbeståndet och planteringarna så att de är möjligast yviga och skyddar möjligast väl för bullret från spårtrafiken. Man får placera frilufts- och lätttrafikrutter på området. Man får också på området placera områden för vistelser för okopplade djur, såsom en hundpark. Bullerskydd får med fördel placeras i området.
- **Värmecentral (EN).**
- **Gatuområde.**
- **Järnvägsområde (LR).**
- **Spårtrafikens bullerområde.** Området bör förverkligas på ett parklikt sätt. Man kan på området placera platser, byggnader och konstruktioner för anslutnings- och beledsagande trafik, parkeringsplats för förbindelsetrafik och invånarparkering samt för idrott (t.ex. skating). Man bör förverkliga områdets ytkonstruktioner, konstruktioner och byggnader (t.ex. med hjälp av landskapsbyggande) på ett sådant sätt de möjligast väl betjänar som bullerskydd för de närliggande bostadsområdena.
- **Friluftsled.**
- **Ett område som är speciellt viktigt för naturens mångfald (luo).** Vid den mer detaljerade planeringen och förverkligandet av området bör man sträva till att återställa de kulturhistoriska landskapsdragen vid bäckfåran med landskapsskötselåtgärder.
- **Bebyggd kulturmiljö som har nationellt värde.** Områdets kulturmiljö, som är värdefull framför allt som en byalik helhet, bör bevaras. Ny- och tillbyggnad på fastighets-, gatu- och allmänna områden bör till sin skala anpassas till det byggnadsbestånd som är skyddsmärkt. I samband med nybyggnader bör man åstadkomma uterum som är skyddade för trafikbuller. Vid områdets fortgående underhåll bör man fästa speciell uppmärksamhet vid bevarandet av typiska drag i grönområdet, såsom trädbeståndet och häckar som avgränsar det offentliga och det privata rummet. Man bör inbegära landskapsmuseets utlåtande om de offentliga rummens planer och de material, möbler, apparatur och konstruktioner som används i dem. Vid behov bör man inbegära landskapsmuseets utlåtande om nybyggnad samt byggnaders tillbyggnads-, reparations- och ändringsarbeten.

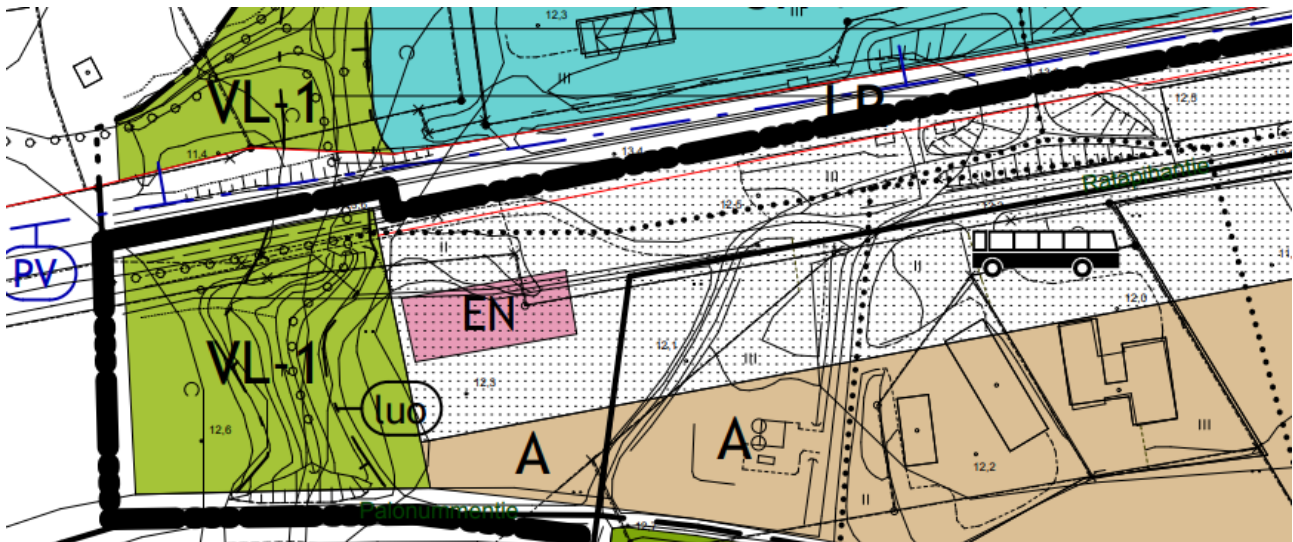


Bild 6. Ändring av Sjundeå kommuncentrums generalplan med rättsverkningar (i kraft 03/2009). Ej i skala.

I den plan som trädde i kraft 1993, och som gäller ungefär från Sjundeå stationsområde västerut, har följande områdesreserveringar eller funktioner anvisats till planeringsområdet eller dess omedelbara närhet:

- **Bostadsområde inom tätbebyggelseområde (e max = 0,35) (AC)**
- **Område för företagsverksamhet inom tätbebyggelseområde (e max = 0,6) (TC).**

- **Rekreatiomsområde inom tätbebyggelseområde (VC).**
- **Jord- och skogsbruksdominerat område (M-2)** Området är avsett för idkande av jord- och skogsbruk. På området kan uppföras byggnader endast i anslutning till jord- och skogsbruk och därmed anslutna binärningar i enlighet med byggnadsordningen. Områdets byggrätt är placerad på samma markägares A-, AP-, AK-, AC, RA-, RM-, T- eller P-områden eller den bör användas på M-1 område.
- **Område för närservice (PL).**
- **Järnväg.**



Bild 7. Utdrag ur delgeneralplan för Sjundeå centrum (fastställd 13.12.1993). Ej i skala.

Sjundeå kommun har inlett utarbetandet av en strategisk generalplan som omfattar hela kommunen i enlighet med planlägningsprogrammet, som godkändes av kommunfullmäktige 7.2.2022. I den strategiska generalplanen utnyttjas material från uppdateringen av utvecklingsbilden för markanvändningen i Sjundeå 2040 samt material som utarbetats i samband med temageneralplanen som förblivit i förslagsskedet.

Den strategiska generalplanens program för deltagande och bedömning har varit framlagd under sommaren 2022.

3.2.4 Detaljplaner

I planeringsområdet gäller tre detaljplaner:

- Ändring av detaljplan för Brännmalmen (i kraft 6.2.2015)
- Brännmalmen 2, detaljplan och ändring av detaljplan (i kraft 5.9.2011)
- Brännmalmen 2, detaljplan och ändring av detaljplan (i kraft 1.11.2001)

I den detaljplaneändring för Brännmalmen som trädde i kraft 2015 anvisas följande beteckningar till planeringsområdet:

Område för energiförsörjning (EN). Området är avsett för en värmecentral, där den huvudsakliga energikällan utgörs av flis eller annan förnybar naturresurs och vars största tillåtna bränsleeffekt uppgår till 1,5 MW. Kulutusluippujen tasaamiseksi ja laitoksen varajärjestelmäksi siihen voidaan sijoittaa myös muita polttoaineita käyttäviä kattiloita enimmäispolttoainetehon estämättä (*översättning ej tillgänglig, övers.anm.*). Pannanläggningen bör anläggas så, att från dess användning uppkomna buller inte på motsatta sidan av Brännmalmsvägen eller i andra närliggande för buller utsatta platser överstiger på dagen ekvivalentbullernivån 55

dB och på natten 50 dB. Skorstenen bör vara minst 25 meter hög och minst 2,5 gånger så hög som produktionsbyggnaden. Rökgasernas stighastighet bör uppgå till minst 5 meter per sekund. Ytterväggarnas ytmaterial och färgsättning bör smälta in bland det trädbestånd som skall planteras i området. T.ex. kan ljusgrå färgtoner användas. Då man ansöker om byggnadstillstånd bör man till ansökningsdokumenten bifoga en utredning över pannanläggningens riskkartläggning.

Område för närrekreation (VL-1). Flygekorrens livsmöjligheter får inte försämrats av skogsvårdsåtgärder.

Del av område som bör planteras med träd och buskar. Invid banan bör man främja trädslag, såsom gran och asp, som stöder djurens rörelsemöjligheter. Invid Brännmalmsvägen bör grönmassa vara särskilt tät.

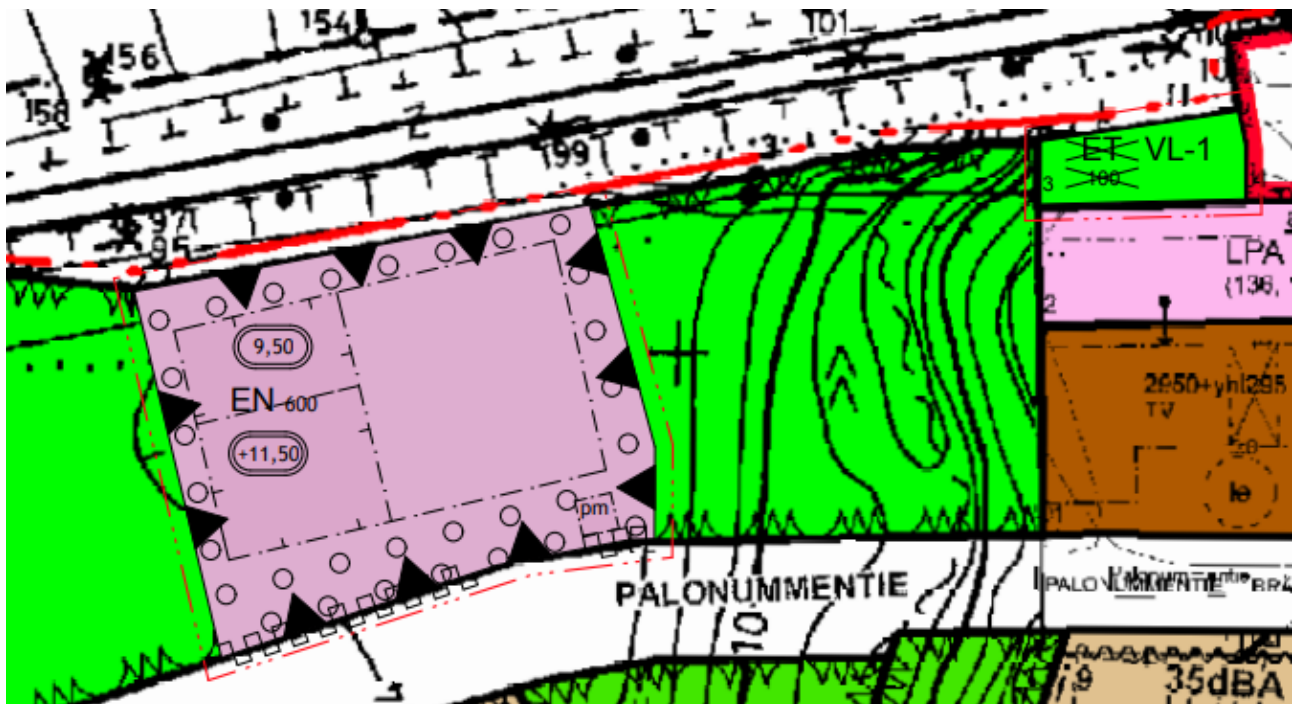


Bild 8. Utdrag ur ändringen av detaljplan för Brännmalmen (i kraft 6.2.2015). Ej i skala.

I den detaljplaneändring för Brännmalmen som trädde i kraft 2011 anvisas följande beteckningar till planeringsområdet:

Skyddsgrönområde (EV). Flygekorrens livsmöjligheter får inte försämrats av skogsvårdsåtgärder.

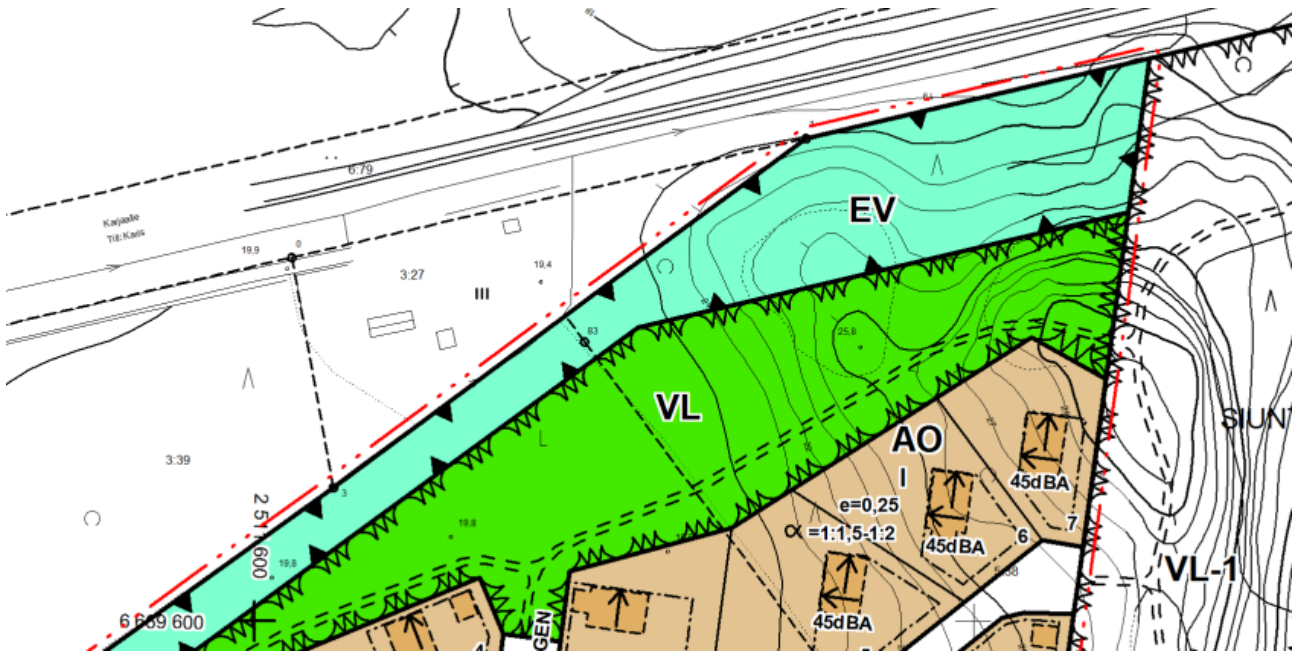


Bild 9. Utdrag ur ändringen av detaljplan för Brännmalmen (i kraft 5.9.2011). Ej i skala.

I den ändring av detaljplan för Brännmalmen som trädde i kraft 2006 anvisas följande beteckningar till planeringsområdet:

Område för närrekreation (VL-1). Flygekorrens livsmöjligheter får inte försämrats av skogsvårdsåtgärder.

Del av område med föröknings- eller rastplatser för flygekorre (s-1) som skyddats med stöd av 49 § i naturvårdslagen.



Bild 10. Utdrag ur ändringen av detaljplan för Brännmalmen (i kraft 1.11.2006). Ej i skala.

3.2.5 Referensplaner, projektplaner

För tillfället utarbetas en banplan med namnet Förbättring av Sjundeå station som denna planändring baserar sig på. De utrymmesreserveringar som presenterats i banplanen beaktas i denna plan. Även utredningar som utarbetats för banplanen beaktas i tillämpliga delar. Se noggrannare punkt 4.4.1 Mål som ställts upp genom utgångsmaterialet > Mål som härletts från planeringssituationen.

3.2.6 Byggnadsordning

Sjundeå byggnadsordning godkändes av kommunfullmäktige 10.6.2019 och den trädde i kraft 1.10.2019.

3.2.7 Baskarta

Baskartan upprätthålls av Sjundeå kommun. Baskartan för planeringsområdet uppdateras i förslagsskedet.

3.2.8 Byggförbud, skyddsbeslut

I planeringsområdet gäller inga byggförbud.

3.2.9 Riktvärden för buller

Statsrådet har fattat beslut om riktvärden för buller (993/1992). Beslutet tillämpas för att förebygga bullerolägenheter och för att trygga en trivsamt miljö bland annat vid planering av markanvändning, trafik och bygande. Riktvärdena är följande:

A-vägd medelljudnivå Laeq högst		
Utomhus	Dagtid	Nattetid
Områden som används för boende	55 dB	50 dB (nya områden 45 dB)
Rekreationsområden i tätorter och i den omedelbara närheten av tätorter	55 dB	50 dB (nya områden 45 dB)
Områden som betjänar vårdanstalter	55 dB	50 dB (nya områden 45 dB)
Områden som betjänar läroanstalter	55 dB	-
Områden som används för fritidsboende samt campingområden	45 dB	40 dB
Rekreationsområden utanför tätorter samt naturskyddsområden	45 dB	40 dB
Inomhus	Dagtid	Nattetid
I bostadsrum, patientrum och inkvarteringsrum	35 dB	30 dB
Undervisnings- och möteslokaler	35 dB	-
Affärs- och kontorslokaler	45 dB	-

3.2.10 Program och strategier

Detaljplaneändringen är ett arbete som ingår i Sjundeå kommuns planlägningsprogram. Som dess mål anges en eventuell detaljplaneändring som möjliggör en grundläggande förbättring av järnvägsområdet.

I utvecklingsbilden för markanvändningen i Sjundeå 2040 anvisas ett prioritetsområde för utveckling till Sjundeå stationsomgivning och ett område som ska förtätas till Sjundeå stationsomgivning. Den nuvarande stationen har anvisats med en symbol för en järnvägsstation. De centrala åtgärderna och projekten för åren 2020–2030 (etapp I) är bland annat att utveckla stationsomgivningen och förbättra strandbanan samt att utöka turintervallerna för tågtrafiken.

Planstommen för Sjundeå kommuncentrum är anhängig.

3.2.11 Tidigare utredningar och inventeringar

Vid planeringen utnyttjas i befintliga delar utredningar som utarbetats i samband med den anhängiga banplanen samt material från styrande generella planer.

4. Detaljplaneringens skeden

4.1 Behov av detaljplanering

Hösten 2023 har Trafikledsverket i samarbete med Sjundeå kommun inlett arbetet med att låta utarbeta en banplan för att förbättra Sjundeå station. I planarbetet beaktas det utrymme som behövs för att placera ett övernattningsspår för lokaltåg. Godkännandet av banplanen förutsätter en detaljplaneändring i området för Sjundeå kommuncentrum.

4.2 Inledande av planeringen samt anhängiggörande

Detaljplaneändringen ingår i planlägningsprogrammet för åren 2022–2026 som godkänts av kommunfullmäktige 12.2.2024 § 2.

Ändringen av detaljplanen har kungjorts anhängig 14.2.2024.

4.3 Deltagande och samarbete

4.3.1 Intressenter

Intressenter är områdets markägare, myndigheter och samfund samt de vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas avsevärt av planändringen samt de myndigheter och samfund vars verksamhetsområde behandlas vid planeringen.

Centrala intressenter i detta planprojekt är:

- Markägare och markarrendetagare, invånare och företagare i planeringsområdet och dess närhet.
- Kommunens förvaltningsorgan/tjänsteinnehavare och råd: miljö- och byggnadsnämnden, bildningsnämnden, ungdomsfullmäktige, äldrerådet, handikapprådet
- Myndigheter och kommunens verksamhetsområden och beslutfattare: Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (områdesanvändning och ansvarsområdet för trafik), Trafikledsverket, Nylands förbund, HRT, Västra Nylands museum, Västra Nylands räddningsverk, Lojo miljöhälsoservice, Västra Nylands vatten och miljö rf, Ingå–Sjundeå miljöförening, Caruna Oy
- El- och telebolag.
- Sjundeå Företagare.

Övriga eventuella intressenter är olika föreningar och alla vars boende, arbete och andra förhållanden kan påverkas betydligt av planen.

4.3.2 Deltagande och växelverkan, myndighetssamarbete

Datum	Deltagande	Myndighetssamarbete
6.2.2024	Program för deltagande och bedömning	
14.2.2024	Anhängiggörande. PDB läggs fram.	
23.2 –15.3.2024		

19.2.2024	Möte om samordnande tillsammans med kommunen och den som utarbetar banplanen
12.3.2024	Myndighetssamråd om detaljplanen för Sjundeå station
16.4.2024	Planutkast
10.5. – 10.6.2024	Planutkastet läggs fram offentligt för hörande i beredningsskedet (62 § MBL och 30 § MBL). Om utkastet begärdes utlåtanden och intressenterna hade möjlighet att framföra sin åsikt om planen. Om utkastet inlämnades sju utlåtanden. Bemötanden har utarbetats till dessa. Bemötanderapporten finns som bilaga till beskrivningen.
xx.xx.2024	Planförslag
___. - ___.2024	Detaljplaneförslaget läggs fram offentligt under 30 dagar (65 § MBL och 27 § MBL). Om förslaget begärdes utlåtanden och intressenterna hade möjlighet att framföra en anmärkning. Om utkastet inlämnades __ utlåtanden och __ anmärkningar. Bemötanden har utarbetats till dessa. Bemötanderapporten finns som bilaga till beskrivningen.

4.4 Detaljplanens mål

4.4.1 Mål som baserar sig på utgångsmaterialet

Mål som ställts upp av kommunen

Målet är att ändra detaljplanen i området för Sjundeå kommuncentrum så att den banplan som är under arbete beaktas i detaljplanen. I detaljplanen finns behov av att definiera det banområde som behövs för övernattningsspåret för lokaltågen, arrangemang av servicetrafik samt omgivande markanvändning med beaktande av områdets skyddsaspekter. Detaljplaneändringen är en förutsättning för att banplanen för förbättring av Sjundeå station ska kunna godkännas.

Mål som härletts från gällande planer

Genomförandet av detaljplaneändringens huvudsakliga syfte styrs på högre plannivåer. Planeringssituationen i området möjliggör uppnåendet av det huvudsakliga målet för vilket mer detaljerade planer och utredningar utarbetats och genom vilka det bland annat med planbestämmelser är möjligt att säkerställa att mål för planer på högre nivåer uppnås. Detaljplanens huvudsakliga mål, placering av en järnväg, anvisas i planer på högre nivå.

Mål som härletts från planeringssituationen

Utöver vad som konstateras ovan ska ban- och andra planer som anknyter till projektet samt i tillämpliga delar resultaten av utredningar som utarbetats i samband med banprojektet beaktas i planen. Nedan följer en genomgång av mål som härletts från banplansprojektet för förbättring av Sjundeå station och miljökonsekvensbedömningen (planer och utredningar för den snabba spårförbindelsen Helsingfors–Åbo som inte motsvarar den nuvarande situationen).

Ban-, gatu- och vägplaner:

Planerna ska beaktas i detaljplanen bland annat genom att tillräckliga områdesreserveringar anvisas för dem.

Broplaner:

En rörbro i stål över Brännmalmsbäcken har planerats till planändringsområdet. Rörbron i stål har en diameter på 4,0 meter.

Buller:

I samband med järnvägsplaneringen har en bullerutredning upprättats (Destia, 4.10.2024). Enligt bullerutredningen kommer bullervärdena i prognosläget under dagtid (07.00–22.00) i bostadsområden att överstiga riktvärdet på 55 dB för de nya byggnaderna som planeras söder om Bollstadvägen och längs Brännmalmsvägen / Bangårdsvägen / Flemingsvägen, samt två befintliga byggnader. På natten (22–07) överstiger bullervärdena i bostadsområden riktvärdet 50 dB i ett område av ungefär samma omfattning, men det finns fortfarande få effekter på gårdsplanerna, d.v.s. bullervärdena är i stora drag under riktvärdena (se nästa två bilder). Beräkningen tar hänsyn till bullerskydd med en höjd av 0,85 m räknat från nivån på tågskenans rygg (ljusblå linjer på bilderna).

För rekreationsområden gäller samma dag- och nattnivåer på 55 / 50 dB som i bostadsområden. Enligt bullerkartorna överstiger bullernivån dagtid riktvärdet 55 dB på ett avstånd av 35-70 m från banan i planområdet. Riktvärdet för nattnivån på 50 dB överskrids lite närmare banan än under dagtid.

Bullerkartorna visar även ljudnivån på byggnadernas fasader (små cirklar och avläsningar på byggnadernas väggar). Ljudnivåerna på fasaderna är relevanta för ljudnivåerna i interiören. Ljudnivån i boende-, patient- och boenderum eller undervisnings- och mötesrum bör inte överstiga 35 dB. I affärs- och kontorslägenheter är gränsvärdet 45 dB. Vid konventionella ytterväggskonstruktioner brukar väggens ljudabsorptionsnivå antas vara cirka 25–30 dB. Därför ovannämnda i fråga om lokaler bör bullret som riktas mot fasaderna vara högst 60–65 dB eller 70–75 dB. Ett riktvärde på 30 dB har också givits för boende-, patient- och boenderum för nattetid. Med hänsyn till de vanliga ytterväggskonstruktionerna bör ljudet på fasaden inte vara mer än 55–60 dB. Bullret riktat mot fasaderna överstiger enligt bullerkartorna inte det ovan nämnda beräknade gränsvärdet.

Följande tre bilder är utdrag från kartorna över bullerutredningen (med bullerskydd), "Siuntion aseman parantaminen, ratasuunnitelma, ennustetilanne 2050", Destia, 4.10.2024.

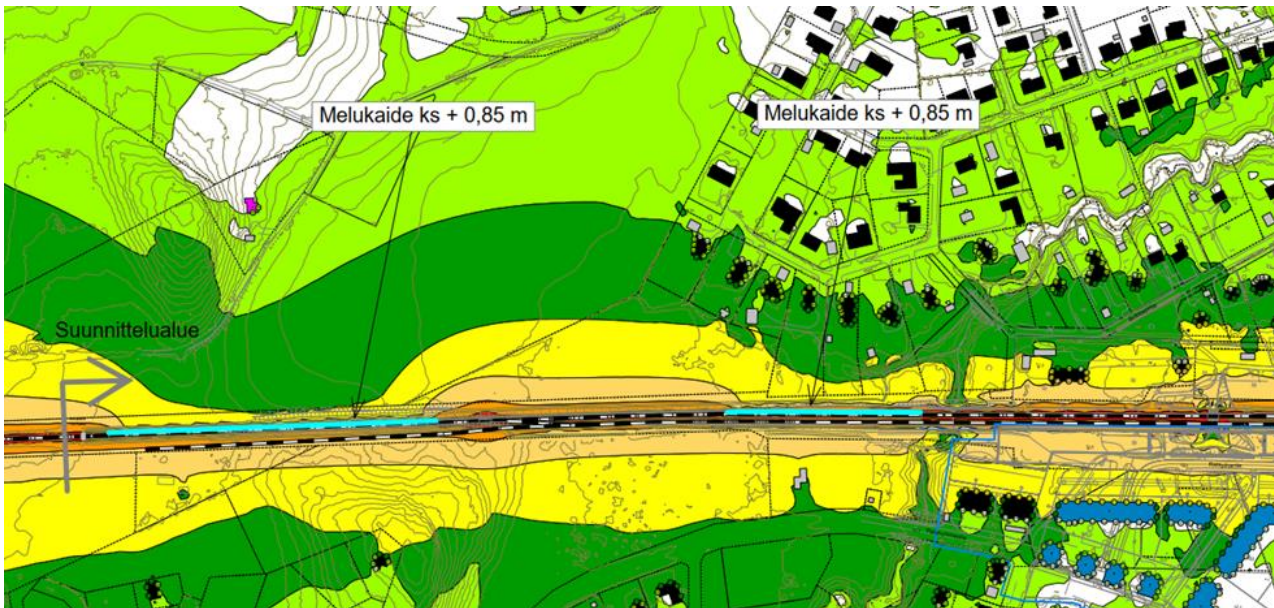
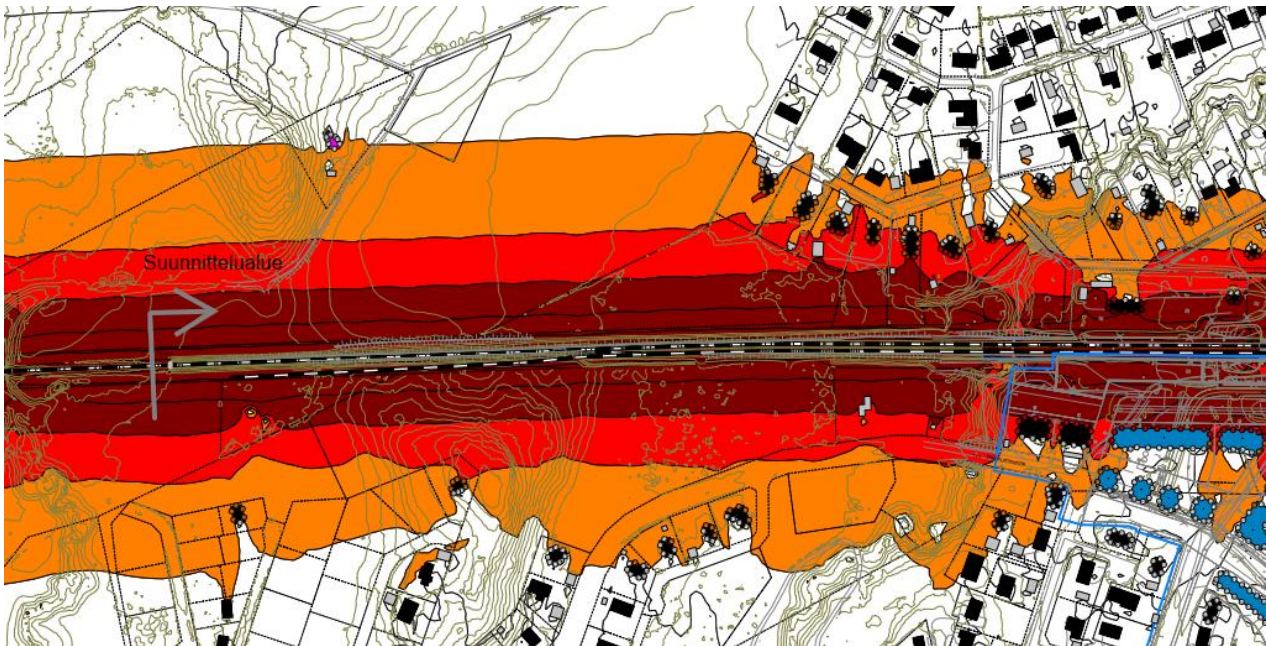


Bild 11. Prognosläge för år 2050 med bullerbekämpningsåtgärder angivna i detaljplanen, dagtid medelljudnivå LAeq (dB), 07.00-22.00. De två grönområdena ligger inom de tillåtna gränserna för riktvärdena för bostadsområden (uteutrymmen), gult är ovanför det (> 55 dB). Inte i skala.



Bild 12. Prognostiserat läge för år 2050 med de bullerförebyggande åtgärder som anges i detaljplanen, nattlig medelljudnivå LAeq (dB), 07.00-22.00. De två ljusaste gröna områdena ligger inom de gränser som tillåts av riktvärdena för bostadsområden (uteutrymmen), de mörkgröna och gula ovanför (> 50 dB). Inte i skala.

I bullerutredningen har även den momentana maxnivån som orsakas av tågets passerande (LAFmax) på byggnadernas fasader i prognosläget beräknats. Enligt rapporten överstiger bullernivån tillfälligt de beräknade bullervärdena som beskrivs ovan (≥ 75 dB) på de flesta fasader av byggnaderna längs banan.



Figur 2. Maximal momentan ljudnivå LAFmax (dB) orsakad av ett passerande tåg. Områden i orange, rött och mörkrött ligger över det tillåtna riktvärdet (≥ 75 dB). Inte i skala.

→ Bullerutredningens resultat har beaktats i detaljplanen genom att anvisa bullerskydden i planen.

Stombuller och vibrationer:

I samband med järnvägsplaneringen utarbetas mer detaljerade studier avseende stombuller och vibrationer. Rapporten i fråga är ännu inte färdig, men enligt experten som förbereder den:

Baserat på vibrations- och stombullerutredningen som tagits fram i samband med järnvägsplaneringen, kommer pålplattor som genomförs vid stationsperrongerna att minska vibrationerna från järnvägstrafiken, men kan öka stombullern något. Den möjliga ökningen av stomljud upphävs av bottenslipers, som används för pålplattor, i stället för normala slipers.

När det gäller stombuller och vibrationer skulle den nya detaljplanen alltså med dessa åtgärder medföra en förbättring av nuläget.

Mål som härletts från området förhållanden och egenskaper

Genom utgångsmaterialet och planeringsområdets förhållanden har det varit möjligt att identifiera faktorer som det finns skäl att beakta i samband med detaljplaneändringen.

Naturvärden:

Brännmalmsbäcken. I naturutredningen för Brännmalmsbäckens bäcksänka (2011) har bäckfåran klassats som vattenlagsobjekt och den omedelbara närmiljön av bäcken på båda sidor av järnvägsbron som skogslagsobjekt. I åtgärdsrekommendationerna rekommenderas en luo-beteckning till bäckens närmiljö. Den avgränsning av luo-beteckningen som anvisas i planen bygger på den avgränsning av värdefulla naturområden som hittats vid terränginspektionen enligt den uppdaterade naturundersökningen (AFRY, 29.11.2024).

→ Naturvärdena ska beaktas i detaljplanen.

Strävan är att minimera negativa konsekvenser för invånarna i området genom planeringslösningar och detaljplanebeteckningar och -bestämmelser.

4.4.2 Mål som uppkommit under processen, preciserade mål

Intressenternas mål

Programmet för deltagande och bedömning var framlagt 23.2–15.3.2024 och under framläggandet inlämnades sex (6) utlåtanden. I utlåtandena hänvisades till behovet av en terrängsyn av det arkeologiska kulturarvet (utförs av museet), närheten till grundvattenområdet, räddningsenheternas tillgänglighet till området, möjliggörande av busstrafik, minskade rekreatiomsområden, bevarande av flygekorrens livsmiljö och bevarandet av Brännmalmsbäckens tillstånd. Till responsen utarbetas bemötanden. En rapport över dessa finns som bilaga till planbeskrivningen.

Intressenternas mål kan preciseras ytterligare genom responsen i utkastskedet.

Detaljplanens kvalitativa mål

Målet är att utarbeta en detaljplaneändring som är genomförbar med tanke på banplanens tekniska egenskaper och byggnadsmöjligheterna, med beaktande av miljövärden.

Övriga mål

Beaktas vid behov när de framkommer och blir aktuella.

4.5 Detaljpanelösningens alternativ och deras konsekvenser

Eftersom detaljplanen i stora drag baserar sig på lösningar som eftersträvat i samband med banplaneringen har inga separata alternativa detaljplaneutkast utarbetats. Däremot har alternativa lösningssätt undersökts på lokal nivå i samband med banplaneringen. Banan har betydande konsekvenser bland annat för den plats där den byggs och för angränsande områden. I fråga om dessa har fastighetsägare hörts och deras önskemål har tagits i beaktande så långt det varit möjligt.

5. Beskrivning av detaljplanen

5.1 Planens struktur och områdesreserveringar

Genom detaljplaneändringen beaktas de utrymmesreserveringar som presenterats i banplanen för förbättringen av Sjundeå station samt de ändringar som banan kräver i den övriga markanvändningen. I övrigt har strävan varit att behålla planlösningen så nära den gällande detaljplanen som möjligt, om inga övriga ändringsbehov har framkommit. I planlösningen har strävan varit att beakta bland annat fastighetsägarnas mål som även utretts i samband med banprojektet.

Planeringsområdet har en areal på cirka 3,58 ha. Av detta består cirka 0,41 ha (11,5 %) av kvartersområde för energiförsörjning och cirka 3,17 ha (88,5 %) av järnvägsområde. Byggrätten (600 m²vy) förblir oförändrad i området för energiförsörjning.

I förhållande till gällande detaljplaner blir området för energiförsörjning cirka 0,04 ha mindre. Rekreatiomsområdena minskar med cirka 0,38 ha och skyddsgrönområdena med cirka 0,21 ha.

Genom detaljplaneändringen anvisas inga serviceområden.

Områdeseffektiviteten, det vill säga byggrättens förhållande till planeringsområdets yta är 0,017.

Detaljplanen presenteras i skalan 1:2 000.

Uppföljningsblanketten för detaljplanen finns som bilaga till planbeskrivningen.

5.2 Uppnående av mål som berör miljöns kvalitet

Det huvudsakliga målet med detaljplaneändringen är att möjliggöra byggande av ett övernattningsspår för lokaltåg i planeringsområdet. Ändringar som orsakas för miljön styrs genom områdesreserveringar, kvartersområden och planbestämmelser. Ändringarna är till största delen små och genom detaljplanen skapas principer för ett genomförande av hög kvalitet.

Miljöns kvalitet kan påverkas i genomförandeskedet och genom noggrannare planer som leder till byggande.

5.3 Planens konsekvenser

Enligt 9 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL) bör en plan grunda sig på tillräckliga undersökningar och utredningar. När en plan utarbetas ska miljökonsekvenserna, inklusive samhällsekonomiska, sociala, kulturella och övriga konsekvenser av planen, utredas i nödvändig omfattning. Utredningarna ska omfatta hela det område för vilket planen kan bedömas ha väsentliga konsekvenser.

I samband med planläggningen bedöms konsekvenser som genomförandet av planen orsakar bland annat för stadsbilden, servicen, arbetsplatserna och miljöns sundhet och trygghet. Bedömningens resultat presenteras i planbeskrivningen. Bedömningen sker som en fast del av planeringsprocessen och baserar sig delvis på befintliga utredningar och bedömda konsekvenser. Vid behov är det möjligt att låta göra tilläggsutredningar och konsekvensgranskningar även med hjälp av externa sakkunniga.

I detta planprojekt har konsekvenser bedömts för människornas levnadsförhållanden och levnadsmiljö, jordmånen och berggrunden, region- och samhällsstrukturen, trafiken, stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön.

5.3.1 Konsekvenser för den byggda miljön

Befolkningsstruktur och -utveckling i planområdet

Detaljplaneändringen har inga konsekvenser för befolkningen. På grund av utrymmesbehovet för det planerade tilläggsspåret ansluts område för energiförsörjning samt område för närrekreation och skyddsgrönområde till banområdet.

Samhällsstruktur

Detaljplaneändringen har inga betydande konsekvenser för samhällsstrukturen. Banan har en del betydelse som ett element som delar strukturen men förändringen är inte stor jämfört med nuläget.

Stadsbild

Genom detaljplaneändringen möjliggörs byggande av ett nytt sidospår söder om det nuvarande sidospåret. Avsikten är att den nuvarande brotrumman i armerad betong R-512 över Brännmalmsbäcken ersätts med en rörbro i stål.

Genom omsorgsfull planering kan även bron anpassas till en del av stadsbilden och landskapet som ständigt förändras.

Boende

Planområdet är obebott. När detaljplaneändringen genomförs har den endast lindriga konsekvenser för boendetrivseln jämfört med nuläget. Även lindriga konsekvenser för vyerna kan väntas efter att detaljplaneändringen genomförts.

Service

Inga konsekvenser.

Arbetsplatser, näringsverksamhet

Inga konsekvenser efter att planen genomförts. Byggnadstiden inverkar inte märkbart på sysselsättningen och näringarna.

Rekreation

Genom planläggningen blir ett rekreationsområde en aning mindre längs med järnvägen på den södra sidan, men detta anses inte påverka möjligheterna till rekreation. Även den omsorgsfulla planeringen och genomförandet av de nuvarande rekreationsområdena har en betydelse.

Trafik

Det nya sidospåret för närtågtrafikens övernattning förbättrar tågens trafikeringsmöjligheter.

Planläggningen orsakar inga konsekvenser för fordonstrafiken. Servicevägen har en förbindelse till Brännmalmsvägen även i nuläget. Genomförandet av planändringen orsakar eventuellt ändringar i de nuvarande trafikarrangemangen längs Brännmalmsvägen under byggnadsarbetena.

Byggd kulturmiljö och arkeologiskt kulturarv

Detaljplaneringen anses inte ha några betydande negativa konsekvenser för byggda kulturmiljöer av riksintresse eller det arkeologiska kulturarvet.

Det finns inga fasta fornlämningar i planeringsområdet. Planändringen bedöms inte ha några konsekvenser för det arkeologiska kulturarvet.

Teknisk försörjning

Genomförandet av detaljplaneringen har inga betydande konsekvenser för den tekniska försörjningen. Underhållet och servicen i anslutning till järnvägen kan skötas från servicevägen.

Miljöskydd och miljöstörningar

I detaljplaneområdet finns en befintlig järnväg vars trafik orsakar buller och vibrationer. När detaljplaneändringen genomförs riktas buller- och vibrationskonsekvenser till nya områden och störningar uppstår i planområdet och dess närmiljö. I den omedelbara närheten av stationen är förändringarna inte märkbara jämfört med nuläget. Tågtrafiken på den nya banan orsakar inga betydande vibrationsnivåer.

Social miljö

När detaljplaneändringen genomförs har den inga direkta eller indirekta negativa konsekvenser för olika befolkningsgrupper och sammanslutningar i området. När levnadsförhållandena och miljön förändras kraftigt uppstår konsekvenser för levnadssätt och den upplevda livskvaliteten. Skadorna kan lindras genom att utveckla och stärka faktorer och miljöer som upplevs som positiva samt genom att erbjuda stöd i förändringssituationer.

5.3.2 Konsekvenser för naturen och naturmiljön

Landskapsstruktur, landskapsbild

Detaljplaneringen har lindriga negativa konsekvenser för landskapsbilden när banområdet utvidgas jämfört med nuläget. I planområdet planeras emellertid inga elbanestolpar, vilket innebär att landskapet förblir öppet. Detaljplaneändringen har inga betydande konsekvenser för landskapsstrukturen.

Naturförhållanden, naturens mångfald.

Planeringsområdet består huvudsakligen av ett bebyggt banområde samt kvartersområde med gårdsområden. Planen har inga betydande konsekvenser för naturmiljön eller grönområdena. Den lokalt värdefulla Brännmalmsbäcken beaktas vid banplaneringen.

Mikroklimat

Genomförandet av övernattningsspåret kan påverka mikroklimatet främst genom damm som orsakas av tågtrafiken. Under byggandet av banan försämras den lokala luftkvaliteten av utsläpp från arbetsmaskiner (kolmonoxid, kolväten, svaveloxider och mikropartiklar) samt dammutsläpp i samband med förflyttning av jordmassor.

Vattendrag och vattenhushållning

Detaljplaneringen har sannolikt inga betydande bestående konsekvenser för vattendrag. Den nya rörbron i området för detaljplaneändringen kan påverka vattendragen under byggnadsarbetena. Den preliminära banplanens konsekvenser för vattendraget uppstår främst under byggnadsarbetena och anknyter till utsläpp av fasta ämnen som kan ha negativa konsekvenser för vattendrag. Konsekvenser för vattendrag uppstår i samband med banbyggnadsarbetena och vattendragsövergången (rörbro) när fasta ämnen och näringsämnen sköljs ut som resultat av markbearbetning. Även bottnen i vattendragen kan slammas upp i närheten av byggnadsplatsen.

Planändringen har inga betydande konsekvenser för hanteringen av dagvatten. Hanteringen av dagvatten anknyter i regel till banprojektet i samband med vilket tekniska lösningar definieras.

Markanvändningen i området för planändringen är huvudsakligen sådant att markytan sannolikt till stor del bevaras genomtränglig. Detta främjar även den naturliga infiltreringen av dagvatten i jordmånen.

Eftersom de mest betydande konsekvenserna för vattendragen uppstår under byggnadsarbetena har lindningsåtgärder under byggnadsarbetena en stor betydelse. Ställning till dessa tas i samband med banplanen och frågan avgörs inte i detaljplanen.

Jord- och skogsbruk

Inga betydande konsekvenser. Planeringsområdet ligger till stor del i en byggd miljö och kvartersområden i ett tätortsområde.

Naturskydd

I planeringsområdet eller i dess närhet finns inga naturskyddsområden, vilket innebär att planändringen inte påverkar dem.

5.3.3 Övriga konsekvenser

Konsekvenser för företagsverksamhet

När detaljplaneändringen genomförs kan direkta och/eller indirekta positiva konsekvenser uppstå för den lokala företagsverksamheten genom den sysselsättande effekten under genomförandet.

Konsekvenser för hälsa och säkerhet

Planändringen har inga betydande konsekvenser för trafiksäkerheten. Trafikförbindelserna ändras inte jämfört med nuläget.

Det övernattningsspår som planeras i samband med projektet för förbättring av Sjundeå station kräver att järnvägsområdet utvidgas på den södra sidan av det nuvarande spåret. Genomförandet av

övernattningsspåret ökar i sig inte antalet personer som utsätts för buller utan förändringarna beror på den ökande trafiken.

De största skadliga konsekvenserna för levnadsförhållandena anknyter till att fastigheter som anvisas som järnvägsområde delvis måste lösas in.

Planändringen har sannolikt inga betydande konsekvenser för miljöns renhet. Banan kan i viss mån orsaka och sprida damm i sin närmiljö. Se punkt 5.4.2 Konsekvenser för naturmiljön > Mikroklimat.

Konsekvenser för klimatet

TEXTEN KOMPLETTERAS I FÖRSLAGET.

5.4 Miljöstörningsfaktorer

Bantrafiken orsakar buller och vibrationer i området. Strävan har varit säkerställa bullerbekämpningen genom olika typer av konstruktioner i planeringen av banprojektet så att bullernivåerna hålls inom gränserna för riktvärdet. Strävan har varit att beakta dessa även i detaljplanen.

5.5 Planbeteckningar och -bestämmelser

Planbeteckningarna och -bestämmelserna presenteras på plankartan. Genomförandet av detaljplaneändringen styrs genom planbestämmelserna.

5.6 Namn

I detaljplanen anvisas inga gator eller namn på andra allmänna områden.

6. Genomförande av detaljplanen

6.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet av planen

Genomförandet av detaljplanen styrs av en plankarta som utarbetats för området samt dess detaljplanebestämmelser. Detaljpanelösningen har uppnåtts genom de banplaner som utarbetas och preciseras parallellt med arbetet.

6.2 Genomförande och tidsschema

Genomförandet av detaljplanen kan påbörjas efter att planen vunnit laga kraft.

Banplanen kan godkännas när detaljplanen har godkänts. Byggandet av banan kan inledas när detaljplanen vunnit laga kraft och banplanen har godkänts.

6.3 Uppföljning av genomförandet

Genomförandet följs upp vid utarbetandet av noggrannare planer, i samband med tillståndsförfaranden samt genom lantmäteriförrättningar.

Noggrannare planer som utarbetas för genomförandet samt genomförandet av planerna styrs genom olika lagstiftning.

3.4.2024

Sweco Finland Oy

<i>Projektchef</i>	<i>Utarbetandet av planen</i>
Planeringschef	Planerare
Juha Suominen	Filemon Wolfram
byggn.ing.	MSc, Urban Design
Åbo	Helsingfors